



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Programmes de facilitation

PASSAGERS INDISCIPLINÉS OU PERTURBATEURS

[Note présentée par l'Uruguay, avec l'appui de 19 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)²]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail fait état des progrès réalisés dans la région Amérique du Sud relativement à la question des passagers perturbateurs ou indisciplinés.

Lors d'une réunion tenue à Brasilia en 2024, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) a présenté en ligne un compte rendu des activités que mène l'Union européenne en lien avec la question des passagers indisciplinés. L'exposé a comporté une analyse des difficultés et des stratégies relatives à la gestion des passagers perturbateurs dans l'aviation, ainsi que des progrès réalisés en la matière. L'accent a été mis sur le traitement de la question en Europe et sur les initiatives de l'EASA à ce sujet.

Pour sa part, le Groupe d'experts sur les politiques, l'économie et les questions juridiques du transport aérien (GEPEJTA) a présenté un projet de résolution élaboré par le groupe ad hoc chargé de la question des passagers perturbateurs ou indisciplinés, qui a été analysé par les délégations participant à la réunion.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) encourager toutes les parties concernées et les autres régions à mener des campagnes de sensibilisation sur la question des passagers perturbateurs ou indisciplinés et à faire part de leurs expériences dans l'établissement de procédures et de protocoles pour la régulation des passagers qui font preuve d'un comportement perturbateur ou d'indiscipline dans un aéroport, conformément aux normes et aux pratiques recommandées internationales figurant dans l'Annexe 9 – *Facilitation* à la Convention de Chicago et dans le Doc 10117, *Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs* ;

¹ Version espagnole fournie par l'Uruguay.

² Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du)

b) sensibiliser les États à la nécessité de faire part des meilleures pratiques pour aider à normaliser et à améliorer la formation dispensée au personnel sur la manière de prévenir et de gérer les conflits impliquant des passagers indisciplinés ou perturbateurs dans les aéroports ; c) encourager la collecte de données statistiques mondiales sur les incidents impliquant des passagers perturbateurs ou indisciplinés ainsi que la mise à disposition de ces données afin qu'il soit possible de déterminer l'efficacité des mesures mises en place.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les objectifs stratégiques de l'OACI.
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (Convention de Tokyo) Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, fait à Montréal, du 26 mars au 4 avril 2014 Cir 288, <i>Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs</i> Annexe 9 — <i>Facilitation</i> Doc 10117, <i>Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs</i>

1. INTRODUCTION

1.1 On constate qu'il y a de plus en plus de passagers perturbateurs ou indisciplinés dans l'aviation commerciale et, souvent, leur comportement n'est pas systématiquement signalé ou sanctionné avec la rigueur qui s'impose. Étant donné que ces comportements peuvent compromettre la sécurité, il est essentiel que des mesures efficaces soient prises à la fois pour les prévenir et pour en réduire la fréquence au moyen d'une action coordonnée et réglementaire qui se traduit effectivement par une sanction.

1.2 Des progrès ont été réalisés au niveau régional en ce qui concerne la notion ou la définition de « passager », son champ d'application ayant été élargi pour qu'il s'étende du moment où une personne achète un billet jusqu'à ce qu'elle quitte l'aéroport de destination. Cependant, certains comportements sont considérés comme plus répréhensibles ou plus risqués, selon le moment et le lieu où ils sont manifestés.

1.3 Malgré l'existence des accords mentionnés plus haut, de lois, de règlements et de procédures à l'échelon national ou régional, aucune disposition ne rend compte de l'élargissement du concept de « passager » tel qu'il est expliqué dans le paragraphe précédent.

2. **OBJECTIFS**

2.1 La présente note de travail a ainsi pour objectif :

2.1.1 de promouvoir la participation d'États d'autres régions afin qu'ils prennent connaissance des progrès réalisés dans la région Amérique du Sud (SAM) à l'égard de la notion de « passager » pour déterminer les cas de conduite répréhensible, et qu'ils fassent part de leurs expériences sur l'adoption de procédures et de sanctions efficaces à l'égard de la manifestation de ce type de conduite dans les aéroports, à la fois avant et après le vol ;

2.1.2 de sensibiliser les États à la nécessité de faire part des meilleures pratiques pour aider à normaliser et à améliorer la formation dispensée au personnel sur la manière de prévenir et de gérer les conflits impliquant des passagers indisciplinés ou perturbateurs dans les aéroports ;

2.1.3 d'encourager la collecte, l'analyse et la mise à disposition à bon escient des données sur les incidents impliquant des passagers perturbateurs ou indisciplinés.

— FIN —